



XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 488 de 2021

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

ASUNTOS A ESTUDIO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 16 de junio de 2021

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Nicolás De Módena, Miguel Irrazábal y Carlos Varela Nestier.

Invitados: Por SUTCRA, señores César Bernal, Marcelo Luzardo y Marcos Lombardi.

Por MONTECON, señor Juan Olascoaga, Gerente General y doctor Gonzalo Lorenzo, asesor Legal.

Por SUPRAMAR S.A., Contador Bernardo Duck, Director.
Por MSC MONTEVIDEO, señor Roberto González, Director.

Secretarios: Señor Horacio Capdebila y señora Laura Rogé.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación del Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines, Suctra, integrada por los señores César Bernal, Marcelo Luzardo y Marcos Lombardi.

Hace unos días, mandaron una nota solicitando ser recibidos por la Comisión, preocupados por el tema de la no instalación de un nuevo sistema para suplantar el Sictrac, que fue dejado en suspenso por un decreto de marzo del año pasado por parte del exministro de Transporte, Luis Alberto Heber.

Me imagino que también vendrán a plantear todo lo relacionado con la seguridad en el manejo de los camiones ya que, lamentablemente, en estos meses ha habido algunos accidentes, que deben ser preocupación del sindicato.

Bienvenidos.

SEÑOR LOMBARDI (Marcos).- Buenos días. Agradecemos que nos hayan recibido ante la solicitud que hicimos.

Lo primero que vamos a plantear es que no venimos por un acontecimiento puntual. O sea, con nuestra solicitud de reunión se puede relacionar el último accidente que protagonizaron dos camiones, que fue notorio porque cobró la vida de dos trabajadores. Queremos que quede claro que este tema no es un hecho aislado, sino que cobra notoriedad por la lamentable muerte de estos dos camioneros.

Precisamente, en esta madrugada hubo otro accidente que, seguramente, la prensa no sacará a luz porque no hubo ningún muerto, por suerte, pero es un accidente que ocurrió en el kilómetro 419, pasando el peaje, viniendo de Rivera hacia Montevideo, con un camión que transportaba palos. Eso no va a cobrar notoriedad, pero son hechos que ocurren todos los días.

En un comunicado decíamos -y lo volvemos a reiterar- que, un día sí y otro también, tenemos un camión involucrado en un accidente de tránsito, con todas las consecuencias que eso implica, no solamente al camionero que conduce, sino a los terceros que quedan involucrados. Hay que tener en cuenta que los vehículos pesados, los camiones que circulan por el territorio nacional, en realidad, representan solamente entre un 5 % y un 6 % del total de los vehículos que circulan; sin embargo, en el rubro accidentes los camiones representan un 20 %. Entonces, con esos datos, creo que damos un sentido más figurado de la situación que viven los trabajadores del transporte que están vinculados al camión y también a los ómnibus porque, en realidad, es todo el transporte el que está en esta situación.

En algún momento tuvimos la certeza de que se podría disminuir; no solucionar del todo, pero sí disminuir en forma notoria los accidentes, y fue cuando se instaló por muy poco tiempo el famoso Sictrac, que lo tenemos que nombrar, más allá de que su sigla indica que es un sistema de control. En el mes de abril, apenas asumió el nuevo gobierno, por un decreto, suspendió la instalación de ese sistema de control, que para

nosotros era muy beneficioso por varios motivos, entre ellos, porque iba a haber un control estricto de la situación de los camiones, del vehículo, de las horas que los compañeros ejercen la función del manejo, que es fundamental, porque la mayoría de los coches que están involucrados en los accidentes responden al estrés provocado por el cansancio en los trabajadores por tantas horas de manejo, a veces ininterrumpidas, de más de doce horas de trabajo.

Ustedes dirán que el territorio nacional se cruza en seis horas, porque de aquí a Rivera tenemos un viaje de seis horas. Sin embargo, no es así, porque no es que el transportista va a Rivera, se queda allí y tiene su descanso de ocho horas. No; el compañero de repente trabaja seis, siete u ocho horas de corrido, no descansa, vuelve a cargar el camión y se va para otro lado. Entonces, toda esa situación hace que el trabajador a veces esté hasta dieciocho horas vinculado a su camión. Cuando no está manejando, está pendiente de él porque, además, esa es otra de las situaciones que viven los trabajadores: estar pendiente del camión, de la carga y del llamado que le puedan hacer en el lugar donde tiene que ir a descargar o a cargar. Entonces, todo eso genera un estrés que está comprobado por médicos, no por nosotros que no sabemos a ciencia cierta cómo realizan los estudios, pero sí podemos decir que el estrés es uno de los factores fundamentales que genera el cansancio y que se va acumulando y, en determinado momento, en un segundo el trabajador se duerme y ocurren los accidentes. Entonces, esas situaciones las podíamos haber tenido controladas si el Sictrac o el sistema de control hubiese estado funcionando.

Ustedes habrán visto también, porque fue muy notorio, aquel accidente en la ruta donde un trabajador se llevó un puente puesto. Me van a decir: "Bueno, no se durmió". Es cierto, no se durmió, pero alguien tenía que haber controlado la altura de la carga del camión. Ese camión no tenía registro para trabajar. Además, quien cargó el camión nunca tuvo la sensatez de medir cuánto tenía de altura y por qué rutas nacionales iba a cruzar, sabiendo que a la salida, enseguida del puerto, tiene el primer puente -ahora hay uno nuevo, porque el otro se lo llevó puesto-, y alguien tenía que haber controlado eso. ¿Responsabilidades? Nosotros creemos que hay varias, pero principalmente la del Estado, que es el principal responsable del control de todas estas situaciones. Para eso estaba el Sictrac o para eso nosotros pretendíamos que estuviera en funcionamiento un sistema de control de horas de trabajo de los compañeros, porque a veces -aunque parezca muy rudimentaria la denuncia de que los trabajadores no sepan cuántas horas hacen- los compañeros no saben cuántas horas hacen, porque no saben ni cuántas horas les van a pagar ni el salario que les van a pagar, porque en el transporte se vive en una situación de irregularidad de un 98 %, denunciada por los propios patrones, por la propia ITPC, que representa a la gremial de los camioneros. Hay entre un 90 % y un 98 % de transportistas que no están regulados. Eso significa no solamente que los trabajadores hacen más horas de las que tienen que hacer, sino que además les pagan un salario que no corresponde y que los vehículos que manejan son como un arma, porque pueden provocar un asesinato en cualquier momento ya que, lamentablemente, no están en condiciones. El camión que les comentaba que ayer de noche, o en la madrugada, tuvo un accidente, directamente arrancó -literalmente- los ejes de la zorra. Entonces, también hay fallas en el control de los vehículos.

Esas cuestiones las venimos denunciando desde hace muchísimos años y -como decía hoy- teníamos la esperanza de que se podría haber solucionado con este sistema de control, que se suspendió a partir de abril, apenas asumió el gobierno. En las dos

conversaciones que tuvimos con el ministro de Transporte saliente, señor Heber -de las ocho solicitudes que le enviamos para mantener reuniones por todos estos temas y otros más, nos atendió en mayo de 2020 y unos días antes de trasladarse al otro ministerio-, recibimos la misma respuesta: que se estaba buscando un sistema sustitutivo del sistema de control -del Sictrac-, que podría llamarse como se quisiera, pero que iba a ser un sistema de control satelital que iba a beneficiar al Ministerio de Transporte, porque el control iba a tener un sistema de recaudación para el Ministerio, que era un beneficio económico para ellos.

Bueno, nosotros felicitamos que se pueda instalar un sistema de control satelital, que los adelantos tecnológicos puedan proveer al Ministerio de ese sistema por el cual se podría controlar seguramente también -entendemos que debe ser para eso, no solamente para cobrar peaje- si los camiones tienen los derechos para circular y si tienen toda la reglamentación paga. Eso está bárbaro, pero nosotros pretendemos que ese sistema de control no sea pura y exclusivamente para recaudar fondos; queremos que ese sistema de control tenga lo que denunciábamos y seguimos denunciando que debe tener, que es la veracidad de las horas que el trabajador está cumpliendo su servicio arriba del camión, cuántas horas trabaja, porque según el artículo 153 de la OIT, se determina una cantidad de horas específicas para trabajar y se pone un límite para ello. Acá en Uruguay está aprobado, pero no está reglamentado; entonces, es como que no estuviera. En definitiva, no podemos controlar; no tenemos dónde ejercer el derecho al tope de las horas de trabajo.

Lamentablemente, en esas dos reuniones que tuvimos con el señor ministro no recibimos respuestas concretas de cuándo se iba a restaurar el sistema o a poner un sistema de control nuevo. Nos parece que más de un año es demasiado tiempo para buscar un sistema que sustituya al otro -que era bastante completo-, y si lo que le faltaba al Ministerio de Transporte era solo un lugar donde pudiera controlar la recaudación, creemos que ya es tiempo suficiente para que lo pudieran haber colocado.

Hemos visto que en los últimos tiempos ha recrudecido el tema de la accidentología en las rutas nacionales. Hay muchos más accidentes que antes y esto, seguramente, deriva de la falta de control autorizada, porque en algún momento había controles por parte del Ministerio, pero ahora ya no los hay, ya que lo que se ha hecho con este decreto -según nuestra interpretación, un decreto que suspende un sistema de control- es dar rienda suelta a quienes tienen y están trabajando en forma ilegal con sus camiones; es dar rienda suelta a quien tiene un camión que no está en condiciones de trabajar, pero que, por competencia cuando cotiza las tarifas, lo contratan. Por supuesto que al que contrata el camión no le interesa si el camión está en buenas condiciones; lo único que le interesa es que le cobre más barato que el otro que, de repente, el patrón está pagando legal, y allí se genera una competencia desleal.

Ese es otro tema que, indudablemente, se puede controlar con un sistema de control, más allá de la evasión, que nosotros hemos denunciado en muchísimas oportunidades. No queremos decir una cifra cierta porque se ha jugado mucho con discutir después cuál es el número y de dónde sale. En definitiva, nosotros decimos tranquilamente que son más de US$ 100.000.000; es una cifra astronómica, controlable, que el Estado podría recaudar, aún más en un momento como el que estamos viviendo ahora, en medio de una pandemia y que se necesitan recursos para toda la población uruguaya.

Entonces, creemos fundamental que esta Comisión pueda interceder de alguna forma con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dentro del funcionamiento que tienen ustedes, para que nos dé una pronta respuesta sobre la reinstalación del sistema de control.

SEÑOR BERNAL (César).- Para nosotros es importante resaltar, en primera instancia, que cuando una reivindicación o un objetivo de los trabajadores es absurdo, generalmente, suele perderse en el tiempo. En este caso, estamos hablando de una reivindicación y un objetivo que tienen los trabajadores del transporte que, lejos de perderse en el tiempo, cada vez tiene que tomar más trascendencia en función del avance y del crecimiento que está teniendo el sector del transporte profesional para terceros.

Nosotros no podemos desconocer y dejar de establecer, y que quede de alguna manera a sabiendas de todos los actores públicos, que el sector del transporte ha sido uno de los pocos -podríamos decir que el único- que ha crecido durante esta pandemia. El sector del transporte y logística ha tenido un crecimiento cuantitativo, pero no en calidad. En los años 2020 y 2021 se duplicó la venta de camiones cero kilómetro. Sabrán todos -y en esta sala deben tener mayor conocimiento- lo que ha sido exponencialmente el crecimiento de las exportaciones agrarias, y en esos sectores es donde están las mayores dificultades de regulación del sector.

Marcos Lombardi hace referencia a los laudos que, de alguna manera, están firmados desde el año sesenta y cuatro, que establecen condiciones de trabajo naturales para cualquier trabajador de cualquier rama de actividad, poder establecer un jornal por las horas de vida que yo cambio en función de recibir un salario y que tenga derecho a controlarlo; eso en el transporte no existe, o sea, el laudo existe y está establecido por jornal, horas extra, por pernocte y simple presencia.

También hay un tema que no podemos dejar de lado, que es la permanencia en la vigilia del camión, sobre todo, los transportistas del transporte internacional, quienes perciben un salario de ocho horas y cuatro horas fictas por todo concepto, pero todos sabemos que el trabajador se encuentra las veinticuatro horas en vigilia del camión porque, obviamente, no pueden hacer ocho, diez, horas y volverse para la casa, ya que se encuentran en otro territorio. Eso es solo un ejemplo.

Nosotros tenemos dos aristas bastante importantes para discutir. El Sictrac sí contemplaba lo que el Ministerio de Transporte dice que no contempla, que es un órgano regulatorio, porque en el acuerdo multiinstitucional que se firmó en el año 2017 ante el Ministerio de Trabajo, los firmantes fueron la DGI, el BPS y los Ministerios de Transporte y Trabajo y Seguridad Social. O sea que desde la conformación del Sictrac y del acuerdo con los trabajadores y el Estado se había establecido que estos entes iban a tener, de alguna manera, acceso al *software* que iba a estar instalado en los camiones para poder recabar la información de la subrecaudación, pero la mayor parte de esta evasión surge del incumplimiento de los laudos. ¿Por qué? Porque en aquel año -ahora no tenemos registro de este año- el porcentaje de aporte de los trabajadores del transporte rondaba los $ 20.000, cuando hablamos de que la masa salarial del trabajador de transporte es de $ 37.000. Esa diferencia en el porcentaje de aportes de los trabajadores del transporte -que es real-, teniendo en cuenta que la masa salarial mínima tendría que ser de $37.000, arrojaba cifras astronómicas, como bien planteó Marcos Lombardi. Nosotros podemos

tirar números, pero si nos ponemos a calcular, lo que puede generar la diferencia en treinta y cinco mil o cuarenta mil trabajadores, cuando el 90 % de las empresas son incumplidoras, indudablemente, nos va a dar números que arrojan eso.

Sin embargo, esa preocupación tributaria queda socavada por el derecho a la vida. Podemos estar sumamente preocupados en cuanto a la posibilidad de generar, para nuestras arcas, para el Estado, para que después sea distribuido -depende de qué política se aplique- en los diferentes sectores vulnerables, pero todo está siendo socavado por el derecho a la vida de los trabajadores del transporte. Los trabajadores están perdiendo, concretamente, el derecho a regresar a sus casas, con su familia. Esto no lo estamos hablando como una cuestión romántica; estamos hablando de una cuestión real, que la vemos todos los días como el accidente fatal que ocurrió en la Ruta N° 8 hace dos semanas; también el accidente de un camión que cayó de un puente en Río Negro, desde una altura impresionante y el chofer se salvó por pura fortuna.

Constantemente, tenemos un promedio de cuatro o cinco instancias tripartitas -esto tiene que quedar en la versión taquigráfica- de negociación colectiva semanales con diferentes empresas que utilizan la represión sindical como forma de anular la posibilidad de que los trabajadores contemplen un salario digno y tengan la capacidad de poder controlarlo.

Cuando nosotros hablamos de evasión o de incumplimiento del laudo, hablamos de que los pagos a porcentaje, los pagos alternativos por fuera del laudo -tanto sean por cantidad de carga, por kilómetros recorridos o por ahorro de combustible; capaz que Marcelo Luzardo nos puede allanar un poco más las dudas sobre ese tipo de sistemas- lo único que generan es una dependencia del trabajador de estar arriba de la máquina para poder generar su salario. Depende de cuántos viajes hago concretamente para poder percibir un salario que no ronda más de los $ 50.000 o $ 60.000 brutos. Tampoco creamos que el chofer de camión … Hoy en día el chofer de camión es profesional y eso lo hace imputable ante la ley y responsable ante cualquier accidente. Muchas veces después de los accidentes no se puede aplicar la ley de responsabilidad penal empresarial porque el chofer es profesional. Entonces, cuando el chofer va a declarar en un accidente y dice que no descansó, automáticamente la ley cae sobre el chofer y no sobre el empresario. Es un círculo vicioso, porque cuando el chofer dice: "Lo que pasa es que si yo me niego a viajar, me quedo sin trabajo", no hay un sistema que pueda controlar las horas. Entonces, tampoco la Justicia puede actuar de manera justa. Ese es el problema real. Hay un círculo en el cual los únicos que se están viendo beneficiados en estos últimos tiempos y desde hace muchos años -podríamos denunciar claramente acá- son los cargadores, los dadores de fletes. Dentro de ese universo, hay 7.500 empresas y el mayor porcentaje de esas empresas también son empresas pequeñas, en teoría, que tienen dos, tres o cuatro camiones, que se autoexplotan porque no terminan teniendo la capacidad de poder competir y van reduciendo las condiciones de los trabajadores. Es la única forma de bajar el flete para que el cargador se vea beneficiado.

Nosotros decimos que perfectamente los cargadores también podrían ser responsables de instalar un sistema de control dentro del cargador. Si no me equivoco el 1° o 2 de junio nos movilizamos hacia el puerto de Montevideo, en una jornada de concientización -después del accidente referido a la Ruta N° 8-, y hablábamos allí con el capitán responsable del puerto. El hombre nos planteaba que no tenía conocimiento de la cantidad de horas que hacían los trabajadores cuando están en una zafra o en la carga o

descarga de un buque, que en este caso era de carbón. Allí los compañeros que estaban en la fila, esperando que nosotros les informáramos de la situación, nos planteaban que tenían jornadas de cuatro o cinco días. Ustedes saben como funciona: llega el buque, hay un lapso de tiempo que tiene -si no, lleva multa- para llevar la carga, y ahí es donde entran las empresas de camiones a tratar de cargar o descargar la mayor cantidad de kilos posible en la menor cantidad de tiempo posible. Los trabajadores se dormían en la fila. Esto lo dice César Bernal, y es real: mientras estábamos informando a los trabajadores de la situación, los trabajadores se dormían en la fila.

Hemos tenido denuncias de los compañeros del Sunca en los peajes, que nos dicen que mientras están esperando las habilitaciones para cruzar los peajes, las balanzas y demás, los trabajadores se duermen en la fila. Entonces, en definitiva, podemos hoy, un poco en una forma recordatoria, plantearnos que debe ser -perdí la cuenta de la cantidad de veces que hemos venido por acá- remarcador. El Sutcra trata, y va a seguir tratando, de que esta reivindicación continúe arriba de la mesa de la Comisión de Transporte y de la Comisión de Legislación del Trabajo, accionando todos los mecanismos posibles para que haya un compromiso político real de darnos cuenta de que es necesario probar otra forma; hay que probar otra forma. ¿Por qué? Porque -como dice Marcos Lombardi- no puede ser que el 6 % de los que transitan las rutas nacionales sean camiones y el 20 % de los accidentes esté relacionado con camiones. Si esa cifra a nosotros no nos abre un poquito la forma de ver esta situación, va a ser muy complejo. Reitero que nosotros no tenemos mucho más para informar. Está todo arriba de la mesa. Saben la siniestralidad; sabemos la subaportación; sabemos la condición de los trabajadores; sabemos las condiciones que no tienen; sabemos que tenemos nueve trabajadores delegados despedidos y reinstalados por instancias judiciales en el pasado. Pero esta no es una discusión ideológica, es una discusión económica. El trabajador afiliado, el trabajador organizado que reivindica el pago por el jornal de horas extra tiene un salario mucho mejor que el del trabajador que no está regulado. Y cada vez que hay una organización sindical dentro del marco de la libertad sindical lo que hace la empresa es despedir a los trabajadores delegados, perseguirlos, sacarles viajes. Hay muchas empresas que tienen dos formas diferentes de pago: a los afiliados les pagan de una manera y a los nos afiliados les pagan de otra, y estamos en el 2021.

Por lo menos de mi parte, no tengo mucho más para decir. Quiero agradecerles nuevamente y, como dijo Marcos Lombardi, solicitar no cargarle la mochila a estos actores, pero sí pedir que se busquen mecanismos para un compromiso político real que genere un cambio en el sistema de transporte carretero y de logística, porque todos bien sabemos que el Uruguay apunta, de acá al año 2030, va a ser uno de los polos logísticos más grande de la región. Entonces, si queremos, como país ser uno de los polos logísticos más grande de la región, indudablemente vamos a tener que hacer un sistema de transporte. De esta manera no va a generar un beneficio más que para unos pocos, que también se lo deben merecer, pero estamos viendo que hay cuarenta mil trabajadores que están en una situación bastante compleja. Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les recuerdo que tenemos más delegaciones y les vamos a dar paso a los señores diputados para que hagan preguntas.

SEÑOR LUZARDO (Marcelo).- Como dicen los compañeros, nosotros vamos a seguir viniendo, porque la situación que vive el sistema de transporte de camiones es casi de 1800, cuando el tipo se esclavizaba a la máquina, trabajando por lo que le daban. Y no

estamos exagerando con esto; es una realidad. Los trabajadores del transporte no saben cuánto tienen que cobrar. Pero, más allá de eso, muchas veces un sueldo de $ 50.000 o $ 40.000, sobre todo, en lugares de frontera, es un buen salario. El tipo entiende que está siendo bien pago, pero las condiciones en las cuales llega ese dinero son las que a nosotros nos preocupan, porque no solo se mueren entre doce y catorce camioneros por año en accidentes, sino que matamos a más de cien personas en todo esto, de los cuales caen ocho compañeros presos, porque cuando son juzgados por un juez, son juzgados por ser profesionales y por el artículo 153 de la OIT. O sea, si el tipo declara que no durmió, va preso. Entonces, es una situación complejísima.

También lo es la de las viudas, por ejemplo, cuando llegan y dicen que su marido ganaba $ 50.000, pero aportaban por $ 10.000 o por $5.000. Las viudas llegan al sindicato con cifras que… Y nosotros le tenemos que decir la realidad. El sindicato, primero, no tiene dinero para hacer el aporte y, segundo, era una problemática en conjunto entre el patrón y el trabajador, que no sé si no sabía.

Es muy compleja la situación que nosotros vivimos. Fue una decisión del sindicato discutir responsablemente toda esta temática, porque entendemos que es muy grande la problemática. Para nosotros esta discusión redunda en un sistema de control de horas que tiene cualquier trabajador, por un sistema de tarjetas, o un sistema de control, y ya está. Esa era la discusión que como sindicatos dimos dentro del Sictrac, un sistema de control de horas. Cuando salió el Sictrac fuimos a hablar con los jueces -porque el sindicato de jueces nos llamó- y nos dijeron: "Brillante; no voy a tener que adivinar más a ver quién me miente menos -cuando tengo un juicio laboral con las empresas de camiones- entre un trabajador que anota sus horas en un cuadernito y un patrón que no me trae nada; el patrón dice: ‘le debo $ 30.000’, y el trabajador dice: ‘me debe $ 1.500.000’". Entonces, los jueces lo que hacían era mirar quién mentía menos -y lo siguen haciendo- para creerle y ver cuánto le va a dar y a quién le va a sacar menos. Es una situación complejísima.

Como dicen los compañeros, muere un camionero por mes, más los que quedan lisiados -porque algunos pierden un brazo- y no pueden ejercer su propia tarea accidentados por su propia tarea, más allá de la mala alimentación, los problemas familiares, la cantidad de divorcios. Si seguimos acá, capaz que estamos todo el día y no nos da el tiempo, porque cuando uno se sienta a conversar sobre las problemáticas reales que vive el camionero, llega a un punto que dice: "No estoy viviendo en este siglo XXI; estoy viviendo otra etapa de la historia", porque son reales. No sé.

Como decía César Bernal -evidentemente, no me va a dar el tiempo-, los sistemas alternativos de pago afectan directamente la profesionalidad del trabajador porque pagarle por kilómetro, es criminal; porque pagar por ahorro de combustible, es criminal; y pagar por carga, es criminal.

Tuvimos el puerto trancado por las patronales porque venía el ministerio. Los patrones pararon porque vino el ministerio y estaban todos pasados de kilos, y un camión pasado de kilos, no frena. Y no estaban andando por la Ruta N° 5; estaban entrando al puerto, donde andamos todos en la vuelta, viendo cómo vamos a hacer para cortar por los accesos, y esos camiones estaban todos pasados de kilos, que donde uno frene, te lleva puesto. Y no hace mucho tiempo de esto que estoy diciendo.

Entonces, no es una situación que solo al Suctra le preocupa, tiene que ser una situación que nos preocupe a todos, porque acá hay muchísimos temas involucrados. Y si un día tienen tiempo, explico cuál es la problemática de las formas alternativas de pago.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Agradezco la comparecencia de los trabajadores del Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines.

La verdad que ha sido sumamente ilustrativa la explicación. Debo confesarles: es como una suerte de *déjà vu,* es como volver treinta años atrás algunas cuestiones que se relatan y que asombran respecto de una situación que nos debe, naturalmente, conmover y que tiene que ver -como bien explicaban los trabajadores- ante todo la cuestión de la vida humana.

Yo, en realidad, más que una pregunta quisiera hacer una reflexión e intentaré quitarles muy poco tiempo, dada la dinámica de la Comisión. La primera pregunta que uno podría hacerse y que, seguramente, ninguno de los presentes en esta Comisión pueda responder, es ¿cuál fue el motivo de la eliminación del sistema de control aprobado en 2017? Nadie puede dar una explicación, porque tampoco es el resultado de un capricho ni de una decisión absolutamente inopinada. El Sictrac fue el resultado de una larga negociación a nivel del Ministerio de Trabajo -como bien se explicaba- con la participación interinstitucional de más de un organismo del Estado, de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga de los trabajadores, donde se definieron reglas claras para cuestiones que tienen que ver con funcionamiento básico del sistema: tipo de carga, recorrido, horas de trabajo, aportes. Era regularizar el sistema, un sistema que en el año 2004 transportaba poco menos de ocho millones de carga al año y pasó a transportar treinta y cinco o cuarenta millones en los últimos años. Esto habla naturalmente de la dimensión y la importancia que tuvo este sector en la economía del país.

Y como decía, solo un observador inopinado o alejado del tema podría no entender esta situación. Este proceso nace en el 2001 con la implementación de lo que fue la guía de cargas. Ya en aquel entonces -hablo, por tanto, de veinte años atrás y de más de un gobierno, y por tanto, de su tono ideológico-, en el 2001 la intergremial de cargas planteó -y eso fue recogido en una ley de presupuesto- la necesidad de la implementación de una guía de carga para controlar esto que efectivamente hoy están denunciando los trabajadores. Poco tiempo después eso se tradujo en un ámbito en lo que se denominó la guía de carga, que era un sistema de control básico donde el transportista, además de estar debidamente registrado, debía declarar el tipo de carga y recorrido. Naturalmente, eso no contemplaba en nada la situación de los trabajadores y derivó en la situación que aquí se describe, en el año 2017, con la promulgación del Decreto N° 348/017, de 16 de noviembre de 2017, el tan consabido Sictrac que, además, como es de público conocimiento, fue objetado, estuvo en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, hubo un recurso de amparo que fue desestimado, pero, en definitiva, cuando comenzó a funcionar, de forma intempestiva y habiéndose agotado los plazos de notificación a las más de cinco mil empresas, se dejó sin efecto. Uno podrá hacer diversas teorías sobre los motivos. Sin duda, es el Ministerio de Transporte quien tiene la palabra y podrá darnos los fundamentos. Yo tengo la propia, y refiere a que también en 2017 hubo un fuerte conflicto entre los transportistas y el sector arrocero y sojero por el precio del flete

que se iba a transportar. La ITPC no participó de las movilizaciones que en el 2017 se hicieron, principalmente, en el interior y promovidas por Un Solo Uruguay. Eso tenía que ver, principalmente, con una decisión de esta gremial de entender que había otros mecanismos para encontrar soluciones en el marco de lo que a su problemática particular le aquejaba, y fue naturalmente, en ese ámbito al que hacíamos referencia en el Ministerio de Trabajo, en función del Consejo de Salarios, la solución acordada. En realidad, allí hubo una fuerte intervención del Poder Ejecutivo para destrabar un conflicto que, al poco tiempo, y puesto en operativo, resultó en la decisión de abril del pasado año del actual Poder Ejecutivo de dejar sin efecto este sistema de control. Seguramente, la teoría que podrá ser cotejada con la realidad, o no, es que también, y una vez más, el Poder Ejecutivo decidió por el malla oro, decidió por el sector agroexportador y, de alguna manera, esta desregulación del proceso del pago del flete y de las condiciones de trabajo de los trabajadores deviene en mejorar la rentabilidad de ese sector.

Por lo tanto, era esta la reflexión que quería hacer entre los aquí presentes, para terminar con la pregunta del principio: ¿Cuál es el verdadero motivo de haber dejado sin efecto un mecanismo que todas las partes, trabajadores, empresarios y Poder Ejecutivo, habían encontrado como la solución más adecuada para, de alguna manera, mitigar las condiciones de trabajo cuasi del siglo pasado que están teniendo los trabajadores?

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos por su presencia. Les comunicamos que el nuevo ministro de Transporte, señor José Luis Falero, está convocado a la Comisión por otros temas y vamos a agregar la preocupación que tienen ustedes y que tenemos desde la Comisión desde hace mucho tiempo, porque también acá este tema estuvo arriba de la mesa en el período pasado y vimos con muy buenos ojos la solución a la que se llegó, que era el sistema de control a través del Sictrac, que beneficiaba a todos los involucrados que querían trabajar de manera mancomunada -los transportistas de carga y los trabajadores-, para brindarles seguridad en el trabajo, seguridad a la salud del trabajador y seguridad también en las rutas nacionales, que nos importa y mucho.

SEÑOR BERNAL (César).- Solamente quiero hacer una apreciación que faltó plantear.

También al nuevo ministro de Transporte el Sutcra le elevó dos o tres solicitudes de audiencia. Cuando teníamos coordinada una, de conocimiento público surge que el señor ministro tenía algún inconveniente de salud. Entonces, el Sutcra mandó otra nota al Ministerio de Transporte, viendo la necesidad de ser recibido por algún representante de la Cartera en ese momento. Esto es importante también, porque está en el marco de lo que nosotros planteábamos al principio, de que hemos buscado, y seguimos buscando, todos los mecanismos de diálogo y negociación para poder llegar al fin que entendemos todos que va a ser más saludable.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando tengamos la versión taquigráfica de la comparecencia del señor ministro, se la enviaremos.

Muchas gracias por venir.

(Se retira de sala la delegación del Sutcra, Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines).

(Ingresa a sala una delegación de Montecon)

——Continúa la reunión.

Damos la bienvenida a los representantes de la empresa Montecon, señor Juan Olascoaga, gerente general, y al doctor Gonzalo Lorenzo, asesor legal.

Como saben, a partir de la extensión del contrato entre el Estado uruguayo y la empresa Katoen Natie por la terminal especializada de contenedores del puerto, tanto la Cámara de Senadores como la Cámara de Diputados, a través de las respectivas comisiones de transporte, estamos siguiendo este tema, que nos preocupa y, por supuesto, nos ocupa. A través de la solicitud que hizo el señor diputado Carlos Varela para recibir delegaciones que estén involucradas con este tema tan complejo, la primera delegación que nos visita -sacando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por supuesto-, son ustedes.

Después de su exposición, los diputados haremos preguntas o las consideraciones del caso.

SEÑOR OLASCOAGA (Juan).- Muchas gracias por la recepción; es un gusto estar acá.

Sé que tenemos poco tiempo. Voy a hacer una pequeña introducción de lo que es Montecon, simplemente, para ponerlos en foco de lo que es la empresa, porque no todo el mundo tiene por qué conocerla y, después, podemos ir a los temas más legales y más vinculados a los cuales hago referencia.

Montecon es un operador privado que opera en el puerto de Montevideo desde el año 2000; surge de la asociación de los principales operadores portuarios de contenedores de aquella época. En el año 2007 ingresa el grupo Ultramar como accionista y, finalmente, lo hace la empresa canadiense ATCO. Hoy, los accionistas de Montecon son Ultramar -un grupo chileno-, con el 60 %, y ATCO, con el 40 %.

Somos un operador portuario multipropósito habilitado por la ANP, que siempre hemos actuado en el marco legal; si bien operamos varios tipos de carga en los muelles y áreas públicas, la operación de contenedores -carga, descarga, almacenaje y otros servicios conexos al contenedor- constituye más del 95 % de nuestros ingresos.

Montecon opera alrededor del 50 % al 60 % del total de los contenedores del puerto de Montevideo, contribuyendo a la competencia en este sector del mercado, pese a operar con mayores costos operativos, no tener grúas pórticos ni sitios de atraques asegurados. Esta elección ha sido realizada libremente por los usuarios en el marco de la libre competencia, como política de Estado exitosa desde el año 1992.

Desde hace ya varios años, el 60 % de las exportaciones de la carga uruguaya se canalizan por Montecon, así como entre el 60 % y el 70 % de la carga de trasbordo, principalmente, a Paraguay y al sur de Argentina.

Siempre operamos en los muelles públicos buques que atracan de acuerdo con el reglamento de atraque vigente. En nuestra actual operación utilizamos áreas permisadas y concesionadas -unos 16.700 metros cuadrados- y áreas en régimen de almacenaje -unos 32.000 metros cuadrados-, al igual que el resto de los operadores y depósitos que trabajan en el recinto público del puerto de Montevideo, que tiene una superficie total de 820.000 metros cuadrados.

A lo largo de nuestra historia hemos invertido más de US$ 90.000.000 en maquinaria, obras civiles y tecnología. Hemos abonado a la ANP más de US$ 100.000.000 por el uso del área de almacenaje, permisos, concesiones y canon por transferencia de contenedores. En los últimos años un promedio de US$ 14.000.000 anuales.

Actualmente, brindamos empleo de calidad a más de setecientas personas. Tenemos trescientas ochenta personas en planilla de Montecon, otras tantas en empresas contratistas que trabajan directamente para Montecon. Pagamos salarios por US$ 18.000.000 anuales y otros US$ 8.000.000 a sus contratistas, salarios que están muy por encima de los laudos portuarios y de la media del país. A modo de ejemplo, el promedio de sueldos del personal operativo de Montecon está entre los $ 110.000 y $ 130.000 nominales.

Tenemos convenios colectivos vigentes, políticas de inclusión de género, permanente foco en los temas de higiene y seguridad laboral, así como en los aspectos socioambientales. Estamos certificados desde hace muchos años en las normas específicas de seguridad en el trabajo y en operaciones medioambientalmente sustentables, así como somos el primer operador económico calificado en el puerto de Montevideo, esto es que los procesos de Montecon garantizan la seguridad aduanera de las mercaderías y así facilitan el comercio exterior de la República.

Nuestra expectativa es poder seguir invirtiendo en el puerto de Montevideo y seguir operando, sin privilegios, pero en la libre competencia, sin restricciones.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les solicito que hagan una evaluación del acuerdo firmado entre el gobierno uruguayo y Katoen Natie, así después intervenimos los diputados representantes en esta Comisión.

SEÑOR LORENZO (Gonzalo).- El acuerdo celebrado entre las compañías del grupo Katoen Natie y el Estado son, a nuestro juicio, violatorios de las reglas de libre competencia que están establecidas en la Ley de Puertos, fundamentalmente, pero también en la ley que ha otorgado la concesión a Terminal Cuenca del Plata, del año 2000, y a la propia ley de defensa de la libre competencia, Ley N° 18.159.

Los decretos que instrumentan parte de este acuerdo, los Decretos Nos. 114 y 115 de este año son, además, violatorios de la Constitución de la República. ¿Por qué? Porque constituyen, por vía de decreto, es decir, de hecho, sin base legal, un monopolio en el puerto de Montevideo en los servicios de carga y descarga de contenedores y anexos. ¿Por qué se consagra un monopolio? Por dos vías. La primera, enviando a los usuarios a operar los buques portacontenedores en la Terminal Cuenca del Plata, cosa que hasta ahora no existía y no existió nunca desde el año noventa y dos hasta la fecha, es decir, por treinta años de la Ley de Puertos. Esta obligación implica, lisa y llanamente, que todos los clientes, es decir, más del 50 % del mercado que hoy maneja Montecon, por libre elección de los usuarios pasa, por vía de decreto, directamente a Terminal Cuenca del Plata, lo cual además constituye una especie de expropiación indirecta de la clientela de Montecon a favor de un competidor.

La segunda razón por la cual es violatoria de estas tres leyes, del principio de libre competencia -que está asentado en el principio de libertad de empresa y trabajo de la Constitución de la República- es que además se restringe la posibilidad, por la modificación del régimen de gestión de algunas normas reglamentarias, de que fuera de la Terminal Cuenca del Plata se pueda tener equipamiento especializado en contenedores, y esto por todo el término de la concesión. O sea que nadie, ningún operador de los habilitados actualmente y que debieran poder habilitarse en el futuro para operar contenedores, podrá tener equipamiento especializado en contenedores, que es, paradójicamente, lo que se le exige para poder ser habilitado como operador de contenedores.

Y el tercer punto, que no es menor, es que mediante este acuerdo el Estado -y esto está también incluido en los decretos- se autolimita en la posibilidad de llamar a nuevas terminales especializadas de contenedores, ya no a operar contenedores en muelles públicos o mediante operadores en muelles públicos -como ha sido hasta ahora y corresponde, según la Ley de Puertos-, sino que tampoco podrá realizar nuevos llamados a terminales especializadas como se ha intentado hacer en el pasado, si no es hasta que se cumpla determinada ocupación de la Terminal de Cuenca del Plata, ocupación que es -según todos los especialistas que entienden en el asunto- irrisoria. Es decir, que esa ocupación no se va a dar nunca por dos razones: si se llega a dar, es porque la terminal ya está colapsada desde hace mucho tiempo, porque se fija un 85 % de ocupación, cuando pasando el 60 % ya cualquier terminal está colapsada, y, segundo, porque al no estar regulados los precios a cobrar a los usuarios, será la propia terminal quién determine cuál va a ser su ocupación, sencillamente, por la vía de subir o bajar precios.

Es decir que la batería de medidas que emergen de este acuerdo, son violatorias del régimen de libre competencia en los servicios del puerto de Montevideo actuales y futuros.

Para no sacarles más tiempo, ese es el resumen que puedo dar en este momento. Nosotros tenemos, en este momento, la opinión del catedrático de Derecho Constitucional de la Universidad de la República, profesor doctor Correa Freitas, que ha sostenido que estos decretos y el acuerdo en sí mismo viola la Constitución de la República.

Naturalmente, la empresa ha presentado recursos administrativos contra estos decretos, ha pedido la suspensión de la ejecución de estos decretos, lo cual está siendo

evaluado en este momento por el Poder Ejecutivo. Los recursos se presentan directamente ante el Poder Ejecutivo, porque fue el órgano que lo dictó. No hay más trámite que la revocación del mismo órgano. Y, naturalmente, está trabajando sobre las vías de reclamos legales en todas las opciones que pueda tener como empresa.

REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Saludo a la delegación de Montecon. Les agradecemos la rápida respuesta a la solicitud que realizamos.

En realidad, las preguntas que tenía eran muy específicas y ustedes las contestaron previamente. Agradezco el tipo de información, que va al fondo del asunto de lo que nosotros queríamos tener: la opinión de la empresa que, desde nuestro punto de vista, notoriamente está perjudicada por este acuerdo, aunque creo que el perjuicio es -y esta es una opinión que tal vez no debería dar, porque puede generar polémica- para el país más que para una empresa en particular.

Pero, nosotros tenemos que hacer una masa crítica de opiniones a los efectos luego de realizar las observaciones o las acciones parlamentarias necesarias, y este tipo de entrevistas es lo que está generando la posibilidad de escuchar diversas opiniones. Ya tenemos la del Ministerio, pero tenemos que verificarla, o no, con las opiniones de quienes están en el ámbito de la competencia. La pregunta específica que yo iba a hacer, pero usted la contestó en parte, doctor Lorenzo, es ¿cuáles eran las acciones legales que estaban llevando adelante? Inclusive, supongo que en su momento encararán alguna acción de nulidad como acto inconstitucional que esto pueda generar. Yo opino que es así, que efectivamente se está violando la Constitución, ya que por la vía del decreto se está generando un monopolio de hecho y de derecho.

En su comparecencia el señor ministro en su momento admitió que había un monopolio de hecho que se estaba generando. Está en la versión taquigráfica, así que creo que estamos ante una situación de extrema gravedad, que el Parlamento sin ninguna duda actuará en consecuencia en su momento. Cada uno opinará y tomará la posición que legítimamente crea la más acertada, pero nosotros con este tipo de entrevista lo que estamos haciendo es esto: recoger información.

Yo no voy a hacer más preguntas, porque lo que corresponde es escuchar a los actores, y luego sí, generar opiniones en cada uno de los sectores políticos que representamos para, insisto, actuar en consecuencia.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan Neuberis).- Compartiendo lo que decía el señor diputado Carlos Varela, la pregunta es la siguiente, de una manera muy concreta.

Acá se ha planteado que se ha hecho un recurso de revocación a los decretos que ciertamente están implicando, eventualmente, una violación de la Ley de Puertos, y también un monopolio de hecho. Se está planteando a su vez, que por lo menos reviste de inconstitucionalidad, y tiene un poco el aval o el informe del constitucionalista Correa Freitas.

La pregunta es si, además de la impugnación de los decretos ¿están trabajando en una iniciativa de inconstitucionalidad de la ley? Y, eventualmente, en este proceso, cuáles

son las otras acciones que Montecon tiene planteadas para proteger lo que consideren que son sus derechos afectados, y también de qué manera lograr un aspecto que, a nuestro juicio, es central. Si comienzan a efectivizarse los decretos que se están impugnando, se generan derechos que posteriormente terminan en juicios bastante complejos, lo cual implica que estas acciones en estos momentos son clave, incluso, para una dilucidación política posterior. Entonces, la pregunta concreta es, en función a esta impugnación, si tienen planteadas otras acciones, y si también está previsto el tema de la inconstitucionalidad.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- En la misma línea de lo que planteaban los señores diputados Carlos Varela y Juan Silveira, no es una consulta. Todo parece indicar que el debate se lleva a un plano jurídico. Independientemente de eso, y como una suerte de muletilla -existe la teoría de las dos bibliotecas-, en la comparecencia del Ministerio se hizo referencia a un informe; a nuestro juicio, eso era un informe -y no un pronunciamiento jurídico- que sustentaba su decisión en las expresiones o en la ponencia del doctor Durán Mattos. Obviamente, acá se hace referencia alaposición que manifiesta el constitucionalista Correa Freitas y sería de nuestro interés conocerla -para, de alguna manera, elaborar una idea general o un estado de situación propio- y, si es posible, que se nos la facilitase.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo voy a hacer una última consulta, y los liberamos.

A raíz de lo que nos comentó Olascoaga de la actividad que está desarrollando Montecon desde el año 2000, si con los decretos del Poder Ejecutivo de 2021 ya se ha visto la operatividad que ustedes tienen en la terminal de contenedores; esa es la consulta.

SEÑOR OLASCOAGA (Juan).- Tal como ya ha salido en la prensa, estos dos decretos han generado una gran molestia, por un lado, de las líneas navieras -que son los principales clientes no solamente de Montecon, sino del puerto de Montevideo- y, por otro lado, de los clientes finales, de los exportadores e importadores. Hablo de una gran molestia por la posibilidad de perder el derecho de elegir dónde operar, elegir dónde cargar y descargar sus contenedores, y además, de una gran incertidumbre porque la aplicación de estos decretos, obviamente, va a generar un caos importante en el puerto de Montevideo porque hoy TCP no tendría la capacidad en los muelles para atender todos los barcos que recalarían en Montevideo.

Más allá de eso, a título de la empresa, la aplicación de estos decretos significaría su cierre. No es viable mantener una empresa con setecientas personas trabajando directamente con las inversiones que Montecon tiene para atender a un barco que casualmente no pueda ser atendido por TCP. Además, esta prioridad de atraque, no es una prioridad, sino el otorgamiento -como dijo el doctor Lorenzo- de una exclusividad, y dado que los servicios de contenedores son servicios regulares, los barcos no tienen la posibilidad de esperar. Un barco que espera se tiene que ir del puerto de Montevideo porque pierde la ventana siguiente. En la incertidumbre de espera, siempre va a tener que ir con la terminal especializada.

Las cargas que entran al puerto de Montevideo no pueden entrar al momento que venga el barco; tienen que entrar mucho antes. Un exportador tiene que entrar sus contenedores con muchos días de antelación porque esos contenedores tienen que ser ubicados en la terminal, ubicados en las pilas correspondientes, ordenados según la secuencia de carga y el plano del barco. Por lo tanto, debe haber una previsibilidad muy grande y, justamente, este nuevo reglamento de atraque, que va a ser aprobado por decreto, lo impide.

Respondiendo a la pregunta, concretamente, ha traído incertidumbre, ha traído mucho malestar, y estamos viendo que en el futuro se nos está haciendo más difícil cerrar contratos ante la incertidumbre de si Montecon va a poder seguir operando o no.

SEÑOR LORENZO (Gonzalo).- Respecto de la pregunta de los señores diputados sobre la inconstitucionalidad, en realidad, la inconstitucionalidad se plantea contra las leyes. Y acá no hay leyes inconstitucionales, al revés. Las leyes vigentes, que son anteriores a estos decretos, justamente, consagran soluciones constitucionales: la libre competencia, la libertad de trabajo, la libertad de empresa.

Los servicios de operaciones portuarias son, a partir de la Ley de Puertos, un servicio privado de interés público, pero privado. Esto quiere decir que cualquier empresa que cumpla con los requisitos de habilitación técnica, por supuesto, puede prestar los servicios, y tiene el derecho a prestar los servicios. O sea que las leyes vigentes son la Ley de Puertos, la ley de la concesión de TCP -que señala que no se pueden establecer restricciones en los demás muelles del puerto de Montevideo, artículo 20 de la Ley Nº 17.243-, el decreto reglamentario de la ley de la concesión que, en su régimen de gestión, establecía que la terminal debía dar los servicios en competencia con los demás operadores del puerto de Montevideo -competencia interna- y la ley de defensa de la libre competencia. O sea, todas las leyes son contestes en que debe haber competencia, que este es un mercado que se encuentra dentro del régimen de libre competencia. Quiere decir que no hay un problema de inconstitucionalidad de la ley porque no hay una nueva ley inconstitucional. Lo que son inconstitucionales e ilegales son los decretos. Entonces, para eso, las acciones son los recursos y eventual acción de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, que también evalúa su conformidad con la Constitución de la República. Esa acción solamente se puede iniciar luego de terminados los plazos administrativos de resolución del Poder Ejecutivo, que no han vencido. Por supuesto que será evaluado.

Otro tipo de acciones son las que puedan hacer los accionistas de la empresa -nosotros no estamos en este momento en representación de los accionistas, sino de la empresa-, que tendrán otras acciones en el marco de la protección de sus inversiones. Eso, por supuesto, está a consideración, pero no somos nosotros quienes podemos responder al respecto.

No sé si fui claro respecto de la respuesta.

Sobre el informe, con mucho gusto, por supuesto, les hacemos llegar el informe recibido del catedrático Correa Freitas. Sobre el informe del doctor Durán Martínez lo único que podemos decir es que, a la luz de lo que salió en la prensa, él ha actuado en representación de Katoen Natie. Si además lo hizo en alguna otra calidad, no es de nuestro conocimiento. Nosotros no tenemos conocimiento de los informes jurídicos que recabó el Estado para proceder a realizar este acuerdo y dictar estos decretos. Conocemos el expediente que ha sido publicado en la página *web* de la Presidencia en su momento, y esa es toda la información con la que contamos.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Para dejar constancia sobre esto último, en la comparecencia del señor ministro le solicitamos los informes jurídicos de los cuales disponía el Estado para tomar la decisión; aún no los hemos obtenido.

SEÑOR LORENZO (Gonzalo).- Con mucho gusto, por supuesto, los pondríamos a disposición, pero no tenemos ninguno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la comparecencia. Este tema va a seguir en la Comisión. Ahora recibimos a otras delegaciones por el mismo tema. Les solicitamos que a través del *mail* de la Secretaría nos envíen el informe al que hicieron referencia.

(Se retira de sala una delegación de Montecon)

(Ingresa a sala un representante de la empresa Supramar S.A.)

——Continuamos con la temática que estamos abordando, que es la extensión del contrato entre el Estado uruguayo y la empresa Katoen Natie de la terminal especializada de contenedores del puerto de Montevideo.

Tenemos el agrado de recibir, por la empresa Supramar S.A. al contador Bernardo Dück, director.

El motivo de la invitación es conocer de los actores involucrados en este tema qué evaluación hacen de este acuerdo en primera instancia.

SEÑOR DÜCK (Bernardo).- En realidad, no tenemos mucho que decir al respecto más que eventualmente, quizá, solicitar de alguna manera se salvaguarden algunos temas al efecto de que en el futuro no se afecten otras actividades o las actividades.

Básicamente, entendemos que hubo todo un proceso con relación a la concesión en su momento de la terminal, los espacios, etcétera, y también en cuanto a lo que era la utilización de los muelles por Montecon, cosa que sucedía desde hacía más tiempo antes de la licitación o de la concesión aquella.

No nos vemos -por lo menos como empresa- afectados de una forma u otra más que en el hecho de lo que, eventualmente, pudiera significar el poder que pudiera tener una empresa con una terminal única y con situaciones en las cuales pudiera ejercer presión hacia, por ejemplo, tener depósitos y, básicamente, tener una situación en ese sentido de preferencia con respecto a otros depósitos portuarios. No nos vemos afectados en líneas generales en cuanto a lo que es la operativa. En ese sentido, estamos operando desde hace muchos años con una y otra terminal, o con una y otra empresa, vamos a ponerlo en esos términos. En general, ambas empresas han sido muy eficientes con algunas salvaguardas a veces por congestiones o por problemas externos. Supongo que seguirá siendo la misma situación a futuro. En la medida en que haya espacio como para nosotros como depósito, como operador básicamente de depósitos, y supongo, nuestros colegas también, poder seguir brindando los servicios en las mismas condiciones, no vemos un impedimento con esta situación.

Es importante salvaguardar esa libre competencia en materia de depósitos y cuidar muchísimo lo que es la mercadería en tránsito. Siempre se habla mucho de las importaciones y de las exportaciones, pero hay un tema muy grande atrás que genera al país, probablemente -según estudios que se han hecho-, más de US$ 1.000.000.000 de ingresos anuales que es, básicamente, todo lo que gira alrededor de la mercadería en tránsito. En ese sentido, las tarifas, las condiciones, el hecho de que hayan existido operadores varios -y que sigan existiendo- creo que ayuda también a argumentar que las tarifas en ese sentido no sufran excesos y, en definitiva, mañana haya un problema de que la carga en tránsito siga yéndose o escapándose del país. Para nosotros, como empresa, eso también es vital. El hecho de tener ese flujo de tránsito permite que los negocios se desarrollen con buena escala y con un buen nivel de empleo, que también es muy importante dado que es un empleo muchas veces no tan calificado.

No hay una evaluación con respecto a esto. Entendemos que hubo una evolución básicamente con respecto a todo este tema. Quizás, el tema hubiera tenido que ser en su momento -o desde la génesis de la licitación o del llamado que hubo- trabajado de manera un poco distinta. Pero también era muy difícil de prever en ese momento lo que iba a pasar. Entendemos que simplemente hubo una evolución y que se ha llegado hasta esto.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Agradezco que el señor director rápidamente haya respondido a nuestra invitación.

Tomando en cuenta toda la información que estamos recogiendo en la Comisión -luego seguramente será analizada por el resto de los parlamentarios y las parlamentarias-, yo le agradecería -posiblemente los que estamos acá lo sabemos- que describiera las actividades específicas de la empresa para que ilustre a quienes luego lean la versión taquigráfica y sepan de cada uno de los invitados que hemos citado a qué refiere su actividad con relación al puerto de Montevideo y cómo se vincula con los operadores de terminales. Simplemente, es información que creo que complementa la que usted nos acaba de brindar. Le agradezco por eso.

SEÑOR DUCK (Bernardo).- Para hacer simplemente una pequeña reseña, nosotros iniciamos actividades en 1994 amparados en el Decreto Nº 331 de 1992 como playa de contenedores con depósito aduanero particular. Esa figura permitió descongestionar depósitos en el puerto que en ese momento estaban siendo operados exclusivamente por el área pública. Sucedía que se iban barcos del país, volvían y seguían los mismos contenedores sin vaciarse.

Supramar fue la primera empresa que inició actividades en cierta escala para vaciar esos contenedores. Dos años más tarde pusimos el primer pie en el puerto cuando se reglamentó finalmente la Ley de Puertos y empezaron las licitaciones. Dimos un paso y ocupamos un depósito dentro del puerto. Allí, también, iniciamos la etapa de operador con depósitos en puerto libre.

A lo que nos dedicamos, en general, es al almacenamiento, a recibir los contendores. Nosotros, a través de otras empresas, transportamos los contenedores desde las playas de contenedores hasta nuestros depósitos en materia de importaciones y tránsito. Allí se vacían los contenedores, se separan las cargas cuando son contenedores de carga consolidada; y cuando son contenedores completos de un importador o de una empresa del exterior, se almacena la mercadería y después se van preparando pedidos, muchas veces, para ser entregados a Uruguay o a otros países. En general, el 50 % de la carga para nosotros es carga en tránsito y eso significa la posibilidad de exportar servicios que implican mover cargas, seleccionar bultos, preparar pedidos, etcétera. En definitiva, hay toda una actividad vinculada a lo que tiene que ver con el tránsito muy importante; también lo que es carga nacional y por supuesto exportación. Cuando digo exportación no es solo la exportación clásica de un contenedor completo, sino, por ejemplo, en depósitos nuestros se rellenan contenedores que tienen rumbo a Malvinas. Entonces, se reciben cargas de múltiples empresas que desconsolidan allí contenedores y que salen después hacia otros destinos.

También se hacen muchas veces trasiegos, es decir, contenedores que llegan con carga. Ahora, por ejemplo, hay bajante en el río Paraná, básicamente, y muchas veces se trasborda el contenido de esos contenedores hacia camiones que después salen hacia Paraguay, hacia Argentina; ahora prácticamente ya no hay casi para Brasil, pero hubo un flujo importante también.

Operamos máquinas propias, *stackers*, camiones, a través de una empresa vinculada. Muchas veces, en lo que es la mercadería importada, eso converge hacia depósitos de mercadería nacional que también forman parte del grupo.

Hoy en día, Supramar -por tamaño, espacio e, inclusive, por volumen de negocios- tiene un tamaño relativamente importante en el puerto. En materia de depósitos, operamos dos depósitos: el número uno y el llamado "aduana nueva". Entre los dos, en

área de depósito son unos 22.000 metros cuadrados. Hay áreas abiertas en las cuales, además, se almacenan temporalmente muchas veces contenedores cerrados que van para Paraguay o para clientes de Uruguay, para importadores. No son espacios muy grandes, pero son espacios que complementan un trabajo, un negocio y una operación que en este momento, entre directos e indirectos, nuclea a por lo menos una centena de trabajadores.

Hay operaciones de vaciado, de relleno de contenedores, de trasiego de contenedor a camión. Básicamente esa es nuestra operativa.

SEÑOR REPRESENTANTE IRRAZÁBAL (Miguel).- Actualmente, ¿los decretos están afectando a su empresa?

SEÑOR DÜCK (Bernardo).- No entiendo que se sienta afectada. Con estos cambios que puede haber es más un miedo a futuro. En realidad, le va a tocar a la administración actuante cuidar para que no tenga consecuencias negativas. Hoy TCP -por decir algo- tiene un depósito y tiene determinadas condiciones favorables que en realidad no ha ejercido en cuanto a lo que es un trato preferencial a sus propios clientes, o al menos no hemos sentido que lo hubiera ejercido. Podría perfectamente recibir los contenedores y transferirlos hacia un depósito propio y almacenar allí la mercadería, compitiendo fuertemente en el mercado. Eso no lo hemos sentido. Ellos se han abocado más que nada, en ese depósito, a ofrecer negocios a otros actores. Por lo menos, en nuestra empresa no hemos sentido ese nivel de competencia. Evidentemente, ellos tienen la posibilidad de exonerar cargos a través de los costos que cobran o aplicar cargos adicionales cuando vinieran a depósitos como los nuestros. Eso es lo que hay que cuidar, pero no es algo que haya pasado ahora ni vemos tampoco que surja de cambios actuales. No lo veo tan claro, francamente.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- En esta línea de mirarse hacia adelante y a partir de sus afirmaciones, ¿uno podría considerar que la posición dominante en la que queda la situación de un único operador en el puerto pueda cambiar estas reglas de juego a las que usted establece? Lo pregunto fundamentalmente en lo que tiene que ver con esa excepción que tiene y que hoy no opera TCP en lo que tiene que ver con depósitos, lo que hace también a los costos o las tasas que eventualmente pueda cobrar. De alguna manera estamos haciendo futurología sobre un proceso que es relativamente reciente. Aunque los efectos de un decreto de hace poco más de cuatro meses no se vean, uno debe tener la obligación de preadvertir sobre situaciones que a futuro puedan estar dándose y cambiando las reglas de juego que naturalmente estén perjudicando a determinados sectores.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan Neuberis).- En la exposición suya había expresado que seguramente lo importante fuese mantener la competencia dentro del puerto para lograr mantener un equilibrio en el tema de los precios. Este decreto o esta acción contra el contrato de Katoen Natie se hace ahora, pero tiene una vigencia que comienza a partir de 2031. Estamos hablando de que se ha hecho diez años antes del vencimiento del contrato. Por lo tanto, este es un proceso que necesariamente es a futuro. Y a futuro implica un elemento de discrecionalidad del operador que va a tener el elemento dominante dentro del puerto. En ese sentido, es lo que el señor diputado Marcelo Fernández señalaba en la pregunta, en su proyección, es decir, si eventualmente esto se da, puede haber una posibilidad de que las precauciones que usted señalaba puedan ser cambiadas en función a este aspecto dominante que va a tener Katoen Natie o TCP en la operativa del puerto.

SEÑOR DÜCK (Bernardo).- Lo que dije lo dije vinculado más que nada a nuestra actividad. No quiero referirme a la actividad en general porque, en realidad, me excede.

En nuestra actividad, la ANP forma parte de esto y creo que tiene potestades o formas de velar por estos equilibrios vinculados a nuestra actividad. Con relación a lo que es la operativa general del puerto, no puedo decir que lo vea como algo favorable ni desfavorable. Realmente, no tenemos una posición vinculada a eso. Reitero: esto lo vemos como un proceso básicamente, que de alguna manera tenía que ser resuelto y que no sé si es la mejor forma de resolverlo. No le vemos mayores temas o problemas para nosotros. En la operativa general del puerto es algo que me excede; no es algo de lo cual pueda opinar, francamente.

Reitero: creo que hay formas para velar por la mercadería en tránsito y por los valores que se puedan cobrar. Por otro lado, está la competencia de TCP que pueda afectar, a través de subsidios o de diferencias tarifarias, la actividad nuestra. No agrega mucho lo que ahora está sobre la mesa lo que era antes; no cambia.

En cuanto a la eficiencia de cómo se siga resolviendo la situación, evidentemente, ellos no van a estar solos. Pienso que la infraestructura pesa en todo esto, pero hay rubros o actividades en las cuales se van a seguir brindando servicios de distinta índole. No sé cómo se va a resolver por parte de la ANP todo el tema con Montecon. Ellos han sido, hasta ahora, un actor importante. Realmente, esto ha tenido en el puerto una división entre uno y otro, pero los servicios, el nivel de los servicios es comparable entre uno y otro. Hubo altibajos de uno y altibajos de otro pero, en definitiva, han sido eficientes ambas empresas. Ojalá que la eficiencia siempre se siga manteniendo y que en las tarifas haya forma de cuidarlas.

Quizás, las empresas pueden competir de diferente forma. Una de ellas, tal vez, haciendo rebajas a las compañías marítimas porque después, de alguna manera, en el costo total, hay que trasladarlas a la carga. No sé cómo va a terminar siendo esa figura tampoco. No sé si hay otros países en los que las navieras asuman costos en mayor forma de lo que se asumen aquí. Al menos, esa es mi impresión. No sé si este cambio hará cambiar en algo ese tipo de situación. En realidad, al tener acotado el aumento o la diferencia tarifaria hacia el cliente uruguayo o transitorio, quizás, el armador tenga que asumir una mayor parte de los costos; no lo sé. Es difícil evaluar si algo de esto, *a priori*, es positivo o negativo para mí. No sé cómo termina esto.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le agradecemos su presencia. Es importante para la Comisión recibir insumos de quienes están trabajando y operando en el puerto de Montevideo.

(Se retira de sala el representante de Supramar S.A.)

(Ingresa a sala un representante de MSC Montevideo)

——La Comisión tiene el agrado de recibir al señor Roberto González, director de MSC Montevideo.

La Comisión está tratando el tema del nuevo contrato de concesión de la terminal especializada de contenedores entre el Estado uruguayo y la empresa Katoen Natie. Nos gustaría saber, como integrante del sistema portuario, cuál es la opinión que tiene respecto de este nuevo acuerdo y de estas nuevas reglas de juego para el puerto de Montevideo.

SEÑOR GONZÁLEZ (Roberto).- En cuanto al acuerdo que firmaron, no tenemos nada que decir.

No sé a qué le llama "las reglas de juego". ¿Usted se refiere al reglamento de atraque?

SEÑOR PRESIDENTE.- Así es.

SEÑOR GONZÁLEZ (Roberto).- En cuanto al tema del reglamento del atraque, evidentemente, no estamos de acuerdo con esa posición. MSC es partidaria de la libre y sana competencia y de que no haya monopolio.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- En el mismo sentido de otras delegaciones y para ilustrar no solo a la Comisión, sino a quienes luego lean la versión taquigráfica -el resto del Parlamento- sería bueno que describiera la operativa de la empresa, más allá de que algunos podamos conocerla. Lo digo para entender cuál es la relación que puede tener con todo esto que estamos analizando.

SEÑOR GONZÁLEZ (Roberto).- Como sabrán, MSC es hoy en día la compañía número dos en el mundo en transporte de contenedores. Estamos en Uruguay desde 1997 y desde hace un buen tiempo venimos liderando el mercado. Nosotros traemos varios barcos por semana y lo que hacemos es el transporte de contenedores. También tenemos todo un servicio de logística a través de depósitos con un área en el puerto. Eso es lo que nosotros realizamos.

Como saben, hay dos operadores portuarios. Uno, en una terminal especializada, TCP, y el otro trabaja en los muelles públicos con grúas móviles.

Todo lo que sea inversión dentro del puerto es siempre bienvenido. Cuando se habla de US$ 450.000.000 de inversión, es bienvenido. Ello va a ayudar a captar que vengan más barcos grandes, etcétera.

El hecho de que sea una terminal especializada, evidentemente, tiene su ventaja y pasa por el tema de la productividad, que es más o menos el doble de la operativa dentro de los muelles públicos donde se opera con grúas móviles. ¿Qué significa eso? Que la estadía de un barco portacontenedores es prácticamente la mitad del tiempo en una terminal especializada que en el muelle público. ¿Por qué? Porque operan con grúas móviles y no con grúas pórtico. Por lo que tengo entendido, no se autoriza poner grúas móviles dentro del puerto. Eso, sin embargo, no significa que un armador deba ir a una terminal especializada. De hecho, nosotros, liderando el mercado, operamos la mayoría de nuestros servicios en los muelles públicos. Así que no garantiza eso. Quien define dónde va a operar es el armador, que es quien trae el barco. Define si viene acá y trae los tránsitos, si baja en Buenos Aires, en Brasil o donde sea. Reitero: es bienvenida la inversión, pero quien define dónde se va a operar es el armador. Eso es así. De hecho, hoy en día la ecuación es bien clara: teniendo una terminal especializada desde hace muchos años, el 60 % del movimiento se produce en Montecon -en los muelles públicos- y el 40 % restante en la terminal especializada, en TCP.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Esta información -la agradezco- confirma otros datos que teníamos al respecto.

Usted señalaba bien que una terminal especializada tiene determinado tipo de infraestructura que obviamente hace más ágil la carga o descarga de barcos; sabemos que efectivamente es así hasta por sentido común. Sin embargo, ¿optar por los muelles públicos está relacionado con el tipo de servicio o con las tarifas? Debe haber alguna razón.

SEÑOR GONZÁLEZ (Roberto).- No comprendo la pregunta.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Decía que el optar por los muelles públicos debe tener alguna explicación.

SEÑOR GONZÁLEZ (Roberto).- Con los costos.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Por eso, ¿está vinculado con el tema de las tarifas, por ejemplo?

SEÑOR GONZÁLEZ (Roberto).- Sí.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- El señor Roberto González -a quien mucho agradezco su comparecencia- introducía en su exposición el concepto de la libre competencia. El tema es que en cierta medida está en entredicho desde hace un buen tiempo hasta esta parte, fundamentalmente, lo que hace a la concesión o a la situación que derivó en este acuerdo del Poder Ejecutivo con Katoen Natie. Juegan allí posicionamientos lógicos, definiciones ideológicas, pero nuestra bancada defiende naturalmente el concepto de la libre competencia en consonancia con lo que usted expresaba: la necesidad de desarrollar un puerto y de multiplicar -si así se pudiera- el movimiento de carga y de ingresos al país.

Le confieso que algunas contradicciones en las exposiciones que se han venido dando en el correr de esta jornada nos llaman poderosamente la atención. Los representantes de Montecon -así lo han hecho constar en la versión taquigráfica- aseguran que el concepto de libre competencia a partir de este acuerdo cae porque, en realidad, hay una especialización o una priorización de una operadora que va a tener la única y exclusiva operación de contenedores en el puerto de Montevideo. También se ha argumentado por ahí que, en realidad, va a haber cierta regulación porque el Estado va a estar participando en Terminal Cuenca del Plata con su 20 %, y eso asegura el equilibrio o, por lo menos, la pata del Estado en esta actividad. Al respecto, me voy a permitir leer lo que señaló el ministro en su comparecencia en esta Comisión el pasado mes de mayo.

Dice:

> "Nosotros no somos partidarios de tener el 20 % de una concesión. Creemos que la Administración Nacional de Puertos es el ente regulador, es un servicio descentralizado regulador del puerto. No puede regular y ser parte de la regulación, [...]."

Le confieso: comparto mi perplejidad ante un tema que cada vez que uno profundiza en él le dispara las alertas sobre una situación donde lo que domina es la incerteza o la inseguridad respecto del futuro no solo del Estado uruguayo, sino también en este caso de quienes operan como MSC y la empresa Supramar que, de alguna manera, entienden que se van a mantener ciertas condiciones de trabajo y de regulación del mercado. Todo parece indicar que en esas condiciones van a tender a desaparecer, fundamentalmente, porque el otro operador va a dejar de hacerlo si se mantienen las condiciones de exclusividad de terminal especializada en el puerto por parte de Terminal Cuenca del Plata.

SEÑOR GONZÁLEZ (Roberto).- Justamente, eso era lo que decía. En cuanto al nuevo reglamento de atraque, donde dice que la prioridad la va a tener TCP, nosotros no estamos de acuerdo -eso es así- porque creemos que tiene que haber competencia. Al caer, la competencia se transforma en monopolio, y nosotros no estamos de acuerdo con eso.

En cuanto a que el gobierno o la administración del puerto tenga el 20 %, nosotros en los años que venimos operando nunca hemos tenido ningún inconveniente por ello y no ha sido motivo de ir o de dejar de ir a TCP. De hecho -como decía-, la mayor parte de nuestros servicios operan en los muelles públicos y un servicio opera en TCP.

¿Qué es lo que va a pasar después? No lo sé. Honestamente, confío en lo que ha sido siempre Uruguay y en que va a primar la coherencia. En algún momento se van a sentar en una mesa las tres partes -Montecon, TCP y la ANP- para llegar a un acuerdo. No creo que se "dinamite" -entre comillas- todo y que se deje gente afuera. A ninguno le sirve que no haya competencia. Esa es una realidad.

Después, será el armador quien defina. Por lo que sea: en algunos puede primar más la productividad -se va antes-, en otros el costo y en otros las dos cosas. Honestamente, confío en que van a llegar a un acuerdo, por un tema de mostrar el país, ¿no? A cualquier armador le interesa ir a un lugar donde se pueda negociar. Yo creo que en algún momento se va a llegar a un acuerdo. Nadie me lo dijo. No tengo la bola de cristal, pero confío en que así sea.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le agradecemos su presencia. Seguiremos tratando el tema.

(Se retira de sala un representante de MSC Montevideo)

——Ante la comparecencia del doctor Juan Curbelo, presidente de la Administración Nacional de Puertos, en la reunión pasada, el señor diputado Constante Mendiondo solicita que la Comisión pueda recibir al Comité de Desarrollo Logístico de Río Negro. Esto se debe al planteamiento que hizo relacionado con la carga en el puerto de Fray Bentos.

Si hay acuerdo, se coordinará la comparecencia para el mes de julio.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se procederá a coordinar esa visita.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Si la Comisión me lo permite, voy a reiterar lo que señalé cuando estuvo el señor presidente de la ANP, que es citar -cuando corresponda- al directorio. Realizamos la invitación y la Comisión la aprobó. El señor presidente vino en representación del directorio -no lo cuestiono-, pero sigo insistiendo en que sea el directorio en pleno el que concurra a la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Haremos los contactos con la ANP para reiterar la invitación al directorio en pleno por este y otros temas.

Si no hay otros asuntos a considerar, se levanta la reunión.

